



Landesverband
Erneuerbare Energien
Mecklenburg-Vorpommern e.V.



Landesverband
Mecklenburg-Vorpommern

Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche
Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern
Paulshöher Weg 1
19061 Schwerin

Landesverband Erneuerbare Energien MV e.V.
& Bundesverband WindEnergie MV e.V.
Doberaner Str. 13
18057 Rostock
E-Mail: info@lee-mv.de

Per E-Mail:
klimaschutz@lm.mv-regierung.de

Rostock, 04.09.2025

Stellungnahme des Landesverbandes Erneuerbare Energien MV (LEE MV) und des Bundesverbandes Windenergie, Landesverband MV (BWE MV) zum Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung einer klimaverträglichen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern und zur Änderung anderer Gesetze vom 04. Juli 2025

Das Gesetz deckt wesentliche Elemente des Klimaschutzes ab und widmet sich darüber hinaus auch der Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Die Gliederung ist logisch, die Aufteilung in Sektoren sinnvoll und die Teilziele sind mitunter ambitioniert. Das Land MV setzt damit ein lange erwartetes aber wichtiges Zeichen und sollte künftig seine Bemühungen verstärken und beschleunigen. Die Klimaneutralität Deutschlands kann nur erreicht werden, wenn flächendeckend und auf allen administrativen Ebenen konsequent daran gearbeitet wird. Mecklenburg-Vorpommern als Flächenland mit geringer Bevölkerung nimmt durch seine geografischen Eigenschaften dabei eine Sonderrolle ein, die Chancen (als Energieland MV) bietet, aber auch mit Herausforderungen (Moore, Netze, Mobilität) aufwartet.

Zu den Gesetzesinhalten im Einzelnen

§1 Zweck des Gesetzes

Es wäre wünschenswert die hervorgehobene Bedeutung des Klimaschutzes darzustellen. Klimaschutz sollte im **überragenden öffentlichen Interesse** stehen, denn nur mit einer Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens können wir noch größere Schäden an Umwelt, Wirtschaft und Gesundheit vermeiden.

§ 4 Klimaschutzziele, Sektorziele

Die Zwischenziele für 2030 und 2035 scheinen ambitioniert. Darum ist es irritierend, dass anschließend eine 10-jährige Periode ohne Zwischenziel folgt, in der dann die letzten 25% der Treibhausgasreduzierung erfolgen soll. Darüber hinaus gibt die

Landesregierung so das im Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel der Klimaneutralität bis 2040 auf.

Zeitraum	Jahre	Netto-Minderung	Durchschnittliche jährliche Netto-Minderung
2019-2030	12	38 %	3,17 %
2031-2035	5	37 %	7,4 %
2036-2045	10	25 %	2,5 %

Tabelle 1

Wir schlagen daher vor im Jahr **2040 ein weiteres Zwischenziel** zu definieren. Als Ausgleich für die verlängerte Emissionsperiode könnte das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern außerdem anstreben **nach 2045 klimapositiv zu wirken** bzw. negative Netto-Treibhausgasemissionen zu erzeugen. Mit einer erneuerbaren Strom- und Wärmeversorgung, renaturierten Mooren und Flächen, die auch aufgeforstet werden könnten, hat MV große Potenziale für diesen Weg. Es ist sehr wahrscheinlich, dass die Einhaltung der Pariser Klimaschutzziele langfristig nur möglich ist, wenn wir einen Teil der emittierten Treibhausgase wieder aus der Atmosphäre entfernen. Ein reformierter Degressionspfad könnte demnach wie folgt aussehen:

Zeitraum	Jahre	Netto-Minderung	Durchschnittliche jährliche Netto-Minderung
2019-2030	12	38 %	3,17 %
2031-2035	5	37 %	7,4 %
2036-2040	5	20 %	4 %
2041-2045	5	5 %	1 %
2045-2055*	10	10 %	1 %

Tabelle 2 - angepasster Degressionspfad mit 2040 als Zwischenziel und negativen Netto-Treibhausgasemissionen ab 2045

Eine abschließende Beurteilung der Sektorziele ist erst nach Veröffentlichung der spezifischen Reduktionspfade in der Anlage möglich. Wir bitten in diesem Sinne um zeitnahe Zusendung.

Weiterhin empfehlen wir in Bezug auf Absatz 2 zu regeln, dass die mögliche Übererfüllung von Zielen in einem Sektor nicht als Ausgleichsquelle für andere Sektoren dienen kann, da dies künftig als Negativanreiz eine bremsende Wirkung entfalten könnte.

§ 5 Klimaschutzplan

Der **Klimaschutzplan sollte mindestens alle zwei Jahre** fortgeschrieben werden. Dies entspricht der Taktung der Überprüfung der Sektorziele (§4 (3)) und ist außerdem zwingend erforderlich um im Hinblick auf die fünfjährigen Zeithorizonte (bis 2030 und bis 2035) der Gesamtziele (§4(1)) eine Steuerung abzusichern. Andernfalls würde der Klimaschutzplan womöglich nur einmal in diesen Perioden erneuert.

Wir empfehlen der Landesregierung weiterhin die Einsetzung eines **Klimaexpertenrates**, wie er in anderen Bundesländern existiert (Vgl. BayKlimaG §10). Der Klimaexpertenrat kann die Landesregierung bei der Aufstellung und Bewertung der Klimaschutzpläne unterstützen und als neutrale Institution bei der Identifikation effizienter Klimaschutzmaßnahmen behilflich sein.

Fraglich erscheint weiterhin die Absicht, regionale Klimaschutzprojekte im Globalen Süden einzubeziehen, da dies Klimaschutz in MV nicht ersetzt. Wir empfehlen diesen zweifelsfrei grundsätzlich sinnvollen Ansatz stattdessen koordiniert durch den Bund zu verfolgen.

Weiterhin empfehlen wir vertiefte Regelungen zur Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen. Die pauschale Infragestellung von Klimaschutz durch den Haushaltsvorbehalt ist nicht sachgerecht. **Klimaschutz muss auch bei fiskalischen Engpässen fortgesetzt werden.** Das Land Mecklenburg-Vorpommern sollte daher mit der Entwicklung des Klimaschutzplans auch einen **Finanzierungsplan** entwerfen, der entsprechende Strategien beinhaltet. Hierbei sind auch volkswirtschaftliche Aspekte einzubeziehen, die sich aus marktlichen Folgen der CO₂-Bepreisung aber auch finanzielle Konsequenzen eines fortschreitenden Klimawandels ergeben.

Ein solcher Finanzierungsplan sollte dabei auch klären, wie Kommunen die anstehenden Herausforderungen bewältigen können.

§10 Energiepolitische Ziele, Energieatlas, Standorte für Solaranlagen

In Absatz 1 Satz 1 empfehlen wir die Streichung von „zu erhalten und“, sodass nur die Steigerung als Ziel verbleibt. Offenkundig ist ein reiner „Erhalt“ der Leistung keine Option, die mit übergeordneter Gesetzgebung und den eigenen Klimaschutzzielen des Landes MV in Einklang zu bringen ist.

Wir empfehlen weiterhin die **geplanten Ausbaupfade für Erneuerbare Energien bereits mit dem Beschluss des Gesetzes festzulegen**. Das Flächenland Mecklenburg-Vorpommern sollte dabei aktiv eine Rolle als Energieexportland anstreben und in Einklang mit dem Ausbauplan des Bundes (EEG § 4) und auf Grundlage des Flächenanteils von 6,5% mindestens die in Tabelle 3 berechneten Ausbaupfade für Wind und PV anstreben. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die Flächenländer natürlich über



ihren rechnerischen Flächenanteil hinaus Energie bereitstellen müssen, um den Energiebedarf von Bundesländern abzudecken, die auf Grund ihrer geografischen Situation nicht genug Flächen bereitstellen können. Da die Bedingungen für Windenergie in unserem Bundesland besonders gut sind, wäre dementsprechend ein Ausbaupfad mit einer Ambition von 15 GW sachlich anzuraten.

	Wind Deutschland GW	Wind MV 6,5% GW	PV Deutschland GW	PV MV 6,5%GW
Ist 2025	66	3,9	110	4,5
2026	84	5,5	128	8,3
2028	99	6,4	172	11,2
2030	115	7,5	215	14,0
2035	157	10,2	309	20,1
2040	160	10,4	400	26,0

Tabelle 3

Auch für Biogas sollte ein Ausbaupfad erarbeitet werden, der sich jedoch stärker am Thema Flexibilisierung orientiert. Hier dürfte bereits bis 2030 die große Herausforderung im Erhalt bzw. Ersatz der Anlagen liegen. Ein Flächenzuwachs für den Anbau der Energiepflanzen sehen wir aktuell nicht als notwendig.

Sollte das Klimaverträglichkeitsgesetz ohne verbindliche Ausbaupfade beschlossen werden, so empfehlen wir dringend festzulegen, dass die **Ausbaupfade bis 2026 zu veröffentlichen** sind.

Die Forderung, Solaranlagen vorrangig auf Dach- und Gebäudeflächen sowie sonstigen baulichen Anlagen zu errichten (Absatz 3) ist nachvollziehbar. Gleichsam sollte beachtet werden, dass diese Flächen in Mecklenburg-Vorpommern nur begrenzt verfügbar sind. Der „Vorrang“ darf in diesem Sinne nicht bedeuten, dass die Summe der Flächen auf baulichen Anlagen stets größer sein muss als die Summe der Freiflächenanlagen. Der LEE MV geht davon aus, dass für die Energiewende in MV etwa 1,5% (ca. 20.000 ha) der landwirtschaftlichen Nutzfläche für Photovoltaik genutzt werden müssten. **Wir fordern mit dem Klimaschutzgesetz daher auch eine verbindliche Regelung zur Freigabe entsprechender Flächen in Anlehnung an den PV-Ausbaupfad.** Die Regelung im nachfolgenden § 11 (1) Punkt 1 erscheint uns hierzu nicht konkret genug.

Im Hinblick auf die Vorzugsflächen in Absatz 4 empfehlen wir die Ergänzung renaturierter Moorstandorte (**Moor-PV**) bzw. die Einfügung dieser Option im § 15.

Wir begrüßen die in Punkt 7 angeregte räumliche Nähe von Wind- und Photovoltaikanlagen. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist die sogenannte **Überbauung von Netzverknüpfungspunkten** (vgl. EEG 8a Flexible Netzanschlussvereinbarung). Daher appellieren wir an die Landesregierung im Dialog



mit der Erneuerbaren-Energien-Branche und vor allem den Netzbetreibern solche Lösungen voranzutreiben. Dementsprechend könnte auch die netzdienliche Überbauung ein Aspekt sein, der eine vorrangige Errichtung von PV-Freiflächenanlagen rechtfertigen könnte.

Weiterhin weisen wir bei landwirtschaftlichen Flächen darauf hin, dass unterschiedliche Gesetze, Verordnungen und Pläne (z.B. das LEP, die ZAV-Matrix) verschiedene Bedingungen für die **Zulässigkeit von Freiflächen-PV** definieren. Es wäre aus unserer Sicht sinnvoll diese **auf 40 Bodenpunkte** zu vereinheitlichen. Eine Unterscheidung zwischen Acker- und Grünland ist hierbei zu bevorzugen. Außerdem sollte klargestellt werden, dass es sich beim Grenzwert (35 Bodenpunkte) um einen Durchschnittswert für die jeweilige Fläche handelt.

§ 11 Energiepolitische Schwerpunkte

Die Regelung aus § 11 (2) begrüßen wir ausdrücklich – Speicher sind ein Schlüssel zur effizienteren Nutzung Erneuerbarer Energien und werden absehbar den Ausbaubedarf der Netze reduzieren.

§ 11a Pflicht zur Installation von Solaranlagen; Verordnungsermächtigung

Wir unterstützen die maßvolle und auf Effizienz ausgerichteten Ansätze zur ‚Solarpflicht‘ und regen auch die Einbeziehung größerer Wohngebäude (ebenfalls ab 500 m²) an.

§ 13 Klimapolitische Ziele zur Mobilität

Wie auch bei anderen Zielstellungen empfehlen wir die **genauere Definition von Erfolgskriterien**. Diese wären etwa denkbar für den Anteil an PKW mit treibhausgasneutralen Antrieben, Ausbauziele für den Schienen- und öffentlichen Nahverkehr, Modal Split Kriterien für die Verkehrsmittelwahl, oder Streckenkilometer im Radwegenetz. Der Gesetzesentwurf sollte sich den unterschiedlichen Verkehrsträgern stärker widmen und auch Ziele für den Schiffs- und Flugverkehr beinhalten.

Wir empfehlen außerdem im Gesetzestext in Bezug auf landbasierte Mobilität von der Formulierung „treibhausgasneutraler Antriebe“ abzurücken und stattdessen **ein klares Bekenntnis zur Elektromobilität** zu verankern. Der technologische Wettbewerb der Antriebssysteme ist faktisch entschieden. Weitere Projekte mit alternativen Technologien – insbesondere wasserstoffbasierte Antriebe – sind mit hoher Wahrscheinlichkeit Fehlinvestitionen.